Bundesgesetzblatt

Teil II

1956	Ausgegeben zu Bonn am 11. Dezember 1956	Nr. 33

Inhalt:

Gesetz zu dem Abkommen vom 22. Juli 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland über den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus.

Vom 4. Dezember 1956.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in London am 22. Juli 1955 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland über den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 16 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 4. Dezember 1956.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Der Bundesminister des Auswärtigen
von Brentano

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland über den Luftverkehr zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus

Agreement between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Federal Republic of Germany for Air Services between and beyond their respective Territories

Die Bundesrepublik Deutschland
und
das Vereinigte Königreich
von Großbritannien und Nordirland

HABEN in dem Wunsche, ein Abkommen zur Aufnahme des Luftverkehrs zwischen ihren Gebieten und darüber hinaus abzuschließen,

FOLGENDES VEREINBART:

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeutet, wenn nicht der Zusammenhang etwas anderes erfordert,

a) „Luftfahrtbehörden", soweit die Bundesrepublik Deutschland in Betracht kommt, der Bundesminister für Verkehr und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Bundesminister für Verkehr gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist, und soweit das Vereinigte Königreich von Großbritannien und Nordirland in Betracht kommt, der Minister für Transport und Zivilluftfahrt und jede Person oder Stelle, die zur Ausübung der dem Minister für Transport und Zivilluftfahrt gegenwärtig obliegenden Aufgaben oder ähnlicher Aufgaben ermächtigt ist;

b) „Benanntes Unternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat durch schriftliche Benachrichtigung dem anderen Vertragsstaat gemäß Artikel 3 dieses Abkommens für den Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den in dieser Benachrichtigung angeführten Linien benannt hat;

c) „Gebiet" in bezug auf einen Staat das Landgebiet und die daran angrenzenden Hoheitsgewässer, die unter dessen Staatsgewalt, Suzeränität, Schutzherrschaft oder Treuhandverwaltung stehen;

d) „Fluglinienverkehr" der planmäßige Luftverkehr, der zur öffentlichen Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht durch Luftfahrzeuge betrieben wird;

e) „Internationaler Fluglinienverkehr" ein Fluglinienverkehr, der durch den Luftraum über dem Gebiet von mehr als einem Staat führt;

f) „Landung zu nicht-gewerblichen Zwecken" eine Landung für andere Zwecke als zum Aufnehmen oder Absetzen von Fluggästen, Post oder Fracht.

Artikel 2

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zum Zwecke der Aufnahme des Fluglinienverkehrs auf den Linien, die in einem Fluglinienplan festgelegt und in einem diplomatischen Notenaustausch vereinbart sind. (Im folgenden bezeichnet als „vereinbarter Fluglinienverkehr" und „festgelegte Linien").

(2) Vorbehaltlich der Bestimmungen dieses Abkommens genießen die von jedem Vertragsstaat benannten Unternehmen beim Betrieb eines vereinbarten Fluglinienverkehrs auf einer festgelegten Linie folgende Rechte:

a) das Gebiet des anderen Vertragsstaates ohne Landung zu überfliegen;

b) in dem genannten Gebiet Landungen zu nicht-gewerblichen Zwecken vorzunehmen;

The United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland
and
the Federal Republic of Germany,

DESIRING to conclude an Agreement for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:—

Article 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:—

(a) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Transport and Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister of similar functions, and, in the case of the Federal Republic of Germany, the Federal Minister of Transport and any person or body authorised to perform any functions presently exercised by the said Minister or similar functions;

(b) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other Contracting Party, in accordance with Article 3 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in such notification;

(c) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State;

(d) the term "air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo;

(e) the term "international air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State; and

(f) the term "stop for non-traffic purposes" means any landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, mail or cargo.

Article 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing air services on the routes specified in a Route Schedule agreed in an exchange of diplomatic notes (hereinafter called "the agreed services" and "the specified routes").

(2) Subject to the provisions of the present Agreement, the airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following privileges:—

(a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

(b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and

c) in dem genannten Gebiet an den Orten, die für diese Linie festgelegt sind, zu landen, um im Rahmen des internationalen Verkehrs Fluggäste, Post oder Fracht abzusetzen und aufzunehmen.

(3) Keine Bestimmung des Absatzes 2 dieses Artikels ist so auszulegen, daß den Unternehmen eines Vertragsstaates das Recht übertragen wird, im Gebiet des anderen Vertragsstaates Fluggäste, Post oder Fracht zur entgeltlichen Beförderung aufzunehmen, deren Bestimmungsort ein anderer Ort im Gebiet des anderen Vertragsstaates ist.

Artikel 3

(1) Jeder Vertragsstaat hat das Recht, dem anderen Vertragsstaat ein oder mehrere Luftverkehrsunternehmen schriftlich zur Durchführung des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zu benennen.

(2) Nach Empfang der Benennung erteilt der andere Vertragsstaat — vorbehaltlich der Bestimmungen der Absätze 3 und 4 — dem benannten Unternehmen oder den benannten Unternehmen unverzüglich die entsprechende Betriebsgenehmigung.

(3) Die Luftfahrtbehörden eines Vertragsstaates können von einem durch den anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen Nachweis verlangen, daß es in der Lage ist, die Voraussetzungen der Gesetze und Verordnungen zu erfüllen, die von diesen Luftfahrtbehörden im allgemeinen und billigerweise auf den internationalen Fluglinienverkehr angewendet werden.

(4) Wird einem Vertragsstaat nicht nachgewiesen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums und die tatsächliche Kontrolle eines Unternehmens bei dem Vertragsstaat, der das Unternehmen benannt hat, oder bei Staatsangehörigen dieses Vertragsstaates liegen, so hat jeder Vertragsstaat das Recht, die Annahme der Benennung eines Unternehmens abzulehnen und die Erteilung der in Artikel 2 dieses Abkommens aufgeführten Rechte zu verweigern, zu widerrufen oder diesem für die Ausübung dieser Rechte die von ihm für erforderlich erachteten Bedingungen aufzuerlegen.

(5) Ein benanntes und berechtigtes Unternehmen kann, nachdem den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 entsprochen worden ist, den Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs unter Beachtung der Bestimmungen des Artikels 7 jederzeit aufnehmen.

(6) Unterläßt es ein benanntes Unternehmen, die Gesetze und Vorschriften eines Vertragsstaates, der diese Rechte gewährt, zu befolgen, oder den Betrieb in Übereinstimmung mit diesem Abkommen durchzuführen, so hat dieser Vertragsstaat das Recht, dem Unternehmen die Ausübung der in Artikel 2 dieses Abkommens gewährten Rechte zu untersagen oder ihm die zur Ausübung der Rechte für notwendig erachteten Bedingungen aufzuerlegen; Voraussetzung hierfür ist, daß dieses Recht nur nach Konsultation mit den anderen Vertragsstaaten ausgeübt wird, es sei denn, daß eine sofortige Aussetzung oder Auflage erforderlich ist, um weitere Verstöße gegen Gesetze oder sonstige Vorschriften zu verhindern.

Artikel 4

Die Gebühren, die jeder der Vertragsstaaten von den von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen für die Benutzung von Flughäfen und sonstigen Einrichtungen erheben oder deren Erhebung er erlauben kann, dürfen nicht höher sein als sie für die Benutzung solcher Flughäfen und Einrichtungen durch ein eigenes Luftverkehrsunternehmen des ersten Vertragsstaates oder durch das meistbegünstigte ausländische Luftverkehrsunternehmen, das am internationalen Fluglinienverkehr teilnimmt, bezahlt werden.

Artikel 5

(1) Luftfahrzeuge der von einem Vertragsstaat benannten Unternehmen sowie Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände und Flugreisevorräte, die sich bei der Ankunft im Gebiet des anderen Vertragsstaates an Bord solcher Luftfahrzeuge

(c) to make stops in the said territory at the points specified for that route for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, mail or cargo.

(3) Nothing in paragraph (2) of this Article shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, mail or cargo carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

Article 3

(1) Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of the designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisation.

(3) The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfil the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied by them to the operation of international air services.

(4) Each Contracting Party shall have the right to refuse to accept the designation of an airline and to withhold or revoke the grant to an airline of the privileges specified in paragraph (2) of Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of the Contracting Party designating the airline.

(5) Subject to the provisions of Article 7 of the present Agreement, at any time after the provisions of paragraphs (1) and (2) of this Article have been complied with, an airline so designated and authorised may begin to operate the agreed services.

(6) Each Contracting Party shall have the right to suspend the exercise by an airline of the privileges specified in Article 2 of the present Agreement or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by an airline of those privileges in any case where the airline fails to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting those privileges or otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed in the present Agreement; provided that, unless immediate suspension or imposition of conditions is essential to prevent further infringements of laws or regulations, this right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

Article 4

The charges which either of the Contracting Parties may impose, or permit to be imposed, on the designated airlines of the other Contracting Party for the use of airports and other facilities shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by any national airline of the first Contracting Party, or by the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

Article 5

(1) Aircraft of the designated airline or airlines of one Contracting Party and fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores on board such aircraft on arrival in the territory of the other Contracting Party and retained on board on departure

befinden und beim Abflug aus diesem Gebiet an Bord verbleiben, bleiben in diesem Gebiet frei von Zöllen, sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen staatlichen und kommunalen Abgaben und von Inspektionsgebühren.

(2) Für Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände und Flugreisevorräte, auf die Absatz 1 keine Anwendung findet, die von einem Vertragsstaat, einem von ihm benannten Unternehmen oder in deren Auftrag in das Gebiet des anderen Vertragsstaates eingeführt oder in diesem Gebiet an Bord genommen werden und die ausschließlich an oder in Luftfahrzeugen dieser Unternehmen verwendet werden sollen, soll bei Einhaltung der allgemeinen Zollbestimmungen hinsichtlich der Zölle, der sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen staatlichen und kommunalen Abgaben und Inspektionsgebühren von dem anderen Vertragsstaat die folgende Behandlung gewährt werden:

a) für Treibstoffe und Schmieröle, die in dem genannten Gebiet an Bord genommen werden und die in dem Flughafen oder den Flughäfen, wo eine Abfertigung stattfindet, an Bord verbleiben, Abgabenfreiheit;

b) für Ersatzteile und gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände, die in das genannte Gebiet eingeführt werden, bedingte Abgabenfreiheit nach Maßgabe der in Betracht kommenden Zollvorschriften;

c) für Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, gewöhnliche Flugausrüstungsgegenstände und Flugreisevorräte, die nicht unter a oder b fallen; eine Behandlung, die nicht ungünstiger ist als die Behandlung von gleichartigen Waren, die an oder in Luftfahrzeugen entweder eines nationalen Unternehmens des anderen Vertragsstaates oder eines im internationalen Fluglinienverkehr eingesetzten meistbegünstigten ausländischen Unternehmen verwendet werden sollen.

(3) Der Begriff „Flughafen oder Flughäfen, wo eine Abfertigung stattfindet", in Absatz 2 Buchstabe a, schließt Flughäfen ein, in denen ein Flugzeug eines benannten Unternehmens einen internationalen Flug beginnt.

Artikel 6

(1) Den benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten soll eine gerechte und gleiche Gelegenheit zum Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs auf den festgelegten Linien zwischen ihren jeweiligen Gebieten gegeben werden.

(2) Beim Betrieb des vereinbarten Fluglinienverkehrs sollen die benannten Unternehmen jedes Vertragsstaates die Interessen der Luftverkehrsunternehmen des anderen Vertragsstaates berücksichtigen, damit der auf allen oder einem Teil der gleichen Linien betriebene Fluglinienverkehr dieser Unternehmen nicht ungebührlich beeinträchtigt wird.

(3) Der Fluglinienverkehr, der von den Unternehmen, welche die Vertragsstaaten benannt haben, auf den festgelegten Linien durchgeführt wird, hat in enger Beziehung zu stehen zu dem Verkehrsbedürfnis der Öffentlichkeit auf diesen Linien; sein Hauptzweck ist die Bereitstellung einer Kapazität, die bei angemessener Ausnutzung ausreicht, um den jeweiligen und normalerweise voraussehbaren Beförderungsbedarf für Fluggäste, Post oder Fracht zwischen dem Gebiet des Vertragsstaates, dem das benannte Unternehmen zugehörig ist, und dem letzten Bestimmungsland des Verkehrs zu decken. Das Beförderungsangebot für Fluggäste, Post oder Fracht, die an Punkten auf den festgesetzten Linien im Gebiet anderer Staaten als demjenigen, der das Unternehmen benannt hat, aufgenommen oder abgesetzt werden, hat dem allgemeinen Grundsatz zu entsprechen, daß die bereitgestellte Kapazität sich richtet nach

a) dem Verkehrsbedürfnis nach und aus dem Gebiet des Vertragsstaates, der das Unternehmen benannt hat;

b) den Verkehrsbedürfnissen in dem von dem Unternehmen durchflogenen Gebiet unter Rücksichtnahme

therefrom shall be exempt in that territory from all customs duties and other national and local charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods, and from inspection fees.

(2) Fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores, to which paragraph (1) does not apply, introduced into the territory of one Contracting Party, or taken on board aircraft in that territory, by or on behalf of the other Contracting Party or its designated airline or airlines and intended solely for use on the aircraft of those airlines shall, subject to compliance with normal customs regulations, be accorded the following treatment by the first Contracting Party in respect of customs duties, and other national and local charges levied in connexion with the importation, exportation and transit of goods, and from inspection fees:—

(a) in the case of fuel and lubricating oils taken on board aircraft in the said territory and remaining on board at the airport or airports of clearance from that territory, exemption;

(b) in the case of spare parts and regular aircraft equipment introduced into the said territory, exemption conditional on compliance with appropiate Customs regulations;

(c) in the case of fuel, lubricating oils, spare parts, regular aircraft equipment and aircraft stores not included under (a) or (b) above, treatment not less favourable than that accorded to supplies of the same kind intended for use on the aircraft of a national airline of the first Contracting Party, or of the most favoured foreign airline, engaged in international air services.

(3) For the purposes of paragraph (2) (a) above, the airport or airports of clearance includes airports at which an aircraft of a designated airline commences an international flight.

Article 6

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, mail or cargo between the territory of the Contracting Party of which the designated airline is a national and the country of ultimate destination of the traffic. Provision for the carriage of passengers, mail or cargo both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:—

(a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;

(b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other trans-

auf andere Verkehrsdienste, die von Luftverkehrsunternehmen der Staaten dieses Gebietes eingerichtet sind; und

c) den Betriebsnotwendigkeiten des Durchgangsverkehrs.

Artikel 7

(1) Die für den vereinbarten Fluglinienverkehr zu berechnenden Tarife müssen angemessen sein unter gebührender Berücksichtigung aller erheblichen Faktoren, einschließlich der Betriebskosten, eines angemessenen Gewinns, der Eigenart des Dienstes (z. B. die Schnelligkeit und Bequemlichkeit) und der Tarife anderer Luftverkehrsunternehmen für irgendeinen Teil der festgelegten Linie. Die Tarife werden gemäß den nachstehenden Bestimmungen dieses Artikels festgesetzt.

(2) Die in Absatz 1 dieses Artikels erwähnten Tarife zusammen mit den Agenturprovisionssätzen in Verbindung mit diesen Tarifen werden, wenn möglich, für jede der festgelegten Linien zwischen den beteiligten benannten Unternehmen in Beratung mit anderen Luftverkehrsunternehmen, welche die ganze oder einen Teil dieser Strecke betreiben, vereinbart; eine solche Vereinbarung ist, wenn es möglich ist, durch das Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Lufttransportverbandes zu treffen. Die so vereinbarten Tarife unterliegen der Genehmigung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten.

(3) Können die benannten Unternehmen sich nicht auf einen dieser Tarife einigen, oder kommt aus einem anderen Grund eine Tarifvereinbarung gemäß den Bestimmungen des Absatzes 2 nicht zustande, so werden die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten versuchen, den Tarif in gegenseitigem Einvernehmen festzulegen.

(4) Können die Luftfahrtbehörden sich nicht über die Genehmigung eines ihnen gemäß Absatz 2 vorgelegten Tarifes oder über die Festsetzung eines Tarifes gemäß Absatz 3 einigen, so wird die Meinungsverschiedenheit nach den Bestimmungen des Artikels 11 dieses Abkommens geregelt.

(5) Ein Tarif, mit dem die Luftfahrtbehörde eines der beiden Vertragsstaaten nicht einverstanden ist, kann nur nach der Bestimmung des Artikels 11 Abs. 3 dieses Abkommens in Kraft treten.

Artikel 8

(1) Jeder Vertragsstaat gewährt den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates das Recht, ihren Hauptbüros den Überschuß der Einnahmen über die Ausgaben zu den entsprechenden amtlichen Wechselkursen in der Währung des anderen Vertragsstaates zu übermitteln.

(2) Auf Antrag der Gläubiger können die Überweisungen der Einnahmen in anderen Währungen als Deutsche Mark und Sterling in der Währung gemacht werden, in der sie eingenommen wurden, soweit dies nach den jeweils geltenden Devisenbestimmungen des Vertragsstaates möglich ist.

Artikel 9

Die Luftfahrtbehörden eines jeden der beiden Vertragsstaaten werden den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates auf deren Ersuchen alle regelmäßigen oder sonstigen statistischen Unterlagen übermitteln, die billigerweise zum Zwecke der Nachprüfung der auf den festgelegten Linien von den benannten Unternehmen des erstgenannten Vertragsstaates bereitgestellten Kapazität gefordert werden können. Diese Unterlagen sollen alle Informationen umfassen, die zur Bestimmung des Umfanges des Verkehrs der Unternehmen auf den festgelegten Linien und der Herkunft und Bestimmung dieses Verkehrs erforderlich sind.

Artikel 10

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten finden regelmäßig Beratungen statt, um eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten sicherzustellen.

port services established by airlines of the States comprising the area; and

(c) the requirements of through airline operation.

Article 7

(1) The tariffs on any agreed service shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service (such as standards of speed and accommodation) and the tariffs of other airlines for any part of the specified route. These tariffs shall be fixed in accordance with the following provisions of this Article.

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them shall, if possible, be agreed to in respect of each of the specified routes between the designated airlines concerned, in consultation with other airlines operating over the whole or part of that route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association. The tariffs so agreed shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties.

(3) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aernonautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(4) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (2) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (3), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 11 of the present Agreement.

(5) No tariff shall come into effect if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not agreed to it except under the terms of paragraph (3) of Article 11 of the present Agreement.

Article 8

(1) Each Contracting Party grants to the designated airlines of the other Contracting Party the right to transfer to their Head Offices the excess of receipts over expenditure after conversion at the official rates of exchange in the currency of the other Contracting Party.

(2) At the request of the creditors remittance of earnings in currencies other than Sterling or Deutschemarks may be made in the currency in which they were earned, as far as is possible in accordance with the currency regulations of the Contracting Party in force at the time.

Article 9

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

Article 10

There shall be regular consultation between the aeronautical authorities of the Contracting Parties to ensure close collaboration in all matters affecting the fulfilment of the present Agreement.

Artikel 11

(1) Bei Meinungsverschiedenheiten zwischen den Vertragsstaaten über Auslegung oder Anwendung dieses Abkommens werden sich die Vertragsstaaten zunächst bemühen, diese auf dem Verhandlungswege beizulegen.

(2) Kommen die Vertragsstaaten auf dem Verhandlungswege zu keiner Regelung, so ist die Meinungsverschiedenheit einem aus drei Schiedsrichtern bestehenden Schiedsgericht zur Entscheidung vorzulegen; jeder Vertragsstaat benennt einen Schiedsrichter, die beiden so gewählten einigen sich auf einen dritten Schiedsrichter, der nicht Staatsangehöriger eines der beiden Vertragsstaaten sein darf. Jeder Vertragsstaat ernennt einen Schiedsrichter innerhalb von zwei Monaten, nachdem ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat eine diplomatische Note übersandt hat, in der um eine schiedsrichterliche Regelung der Meinungsverschiedenheit gebeten wird. Die Einigung über den dritten Schiedsrichter ist innerhalb eines Monats nach diesem Zeitraum von zwei Monaten zu erzielen. Unterläßt es ein Vertragsstaat, seinen Schiedsrichter zu benennen, oder wird eine Einigung über den dritten Schiedsrichter nicht erzielt, so werden die dadurch entstehenden offenen Stellen mit Personen besetzt, die auf Antrag eines der beiden Vertragsstaaten vom Präsidenten des Rates der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation benannt werden.

(3) Die Vertragsstaaten verpflichten sich, jede nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen.

(4) Versäumt es ein Vertragsstaat oder ein von einem Vertragsstaat benanntes Unternehmen, eine nach Absatz 2 ergangene Entscheidung zu befolgen, kann der andere Vertragsstaat so lange alle Rechte einschränken, vorenthalten oder widerrufen, die er auf Grund dieses Abkommens dem säumigen Vertragsstaat oder den benannten Unternehmen jenes Vertragsstaates oder den säumigen benannten Unternehmen gewährt hat.

Artikel 12

(1) Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung des Abkommens oder des Fluglinienplans zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Diese Konsultation beginnt innerhalb einer Frist von 60 Tagen nach Eingang des Empfangs des Antrags.

(2) Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten nach dem in Artikel 16 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren in Kraft.

(3) Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenaustausch vereinbart worden sind.

Artikel 13

Tritt ein von beiden Vertragsstaaten angenommenes, allgemeines multilaterales Luftverkehrsabkommen in Kraft, so gehen die Bestimmungen des multilateralen Abkommens vor. Erörterungen über die Feststellung, inwieweit ein multilaterales Abkommens dieses Abkommen berührt, finden nach Artikel 12 dieses Abkommens statt.

Artikel 14

Ein Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit bei dem anderen Vertragsstaat kündigen, wenn er es zu beenden wünscht. Die Kündigung ist gleichzeitig der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation mitzuteilen. Im Falle einer Kündigung läuft dieses Abkommen zwölf Monate nach Eingang der Kündigung bei dem anderen Vertragsstaat ab, sofern sie nicht vor Ablauf der Frist durch Übereinkommen der Vertragsstaaten zurückgenommen wird. Wenn eine Empfangsbestätigung durch den anderen Vertragsstaat nicht erfolgt, gilt die Kündigung als vierzehn Tage nach Empfang durch die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation eingegangen.

Article 11

(1) If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of the present Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiation between themselves.

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation the dispute shall be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be named by each Contracting Party and the third to be agreed upon by the two arbitrators so chosen, provided that such third arbitrator shall not be a national of either Contracting Party. Each of the Contracting Parties shall designate an arbitrator within two months of the date of delivery by either Party to the other Party of a diplomatic note requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be agreed upon within one month after such period of two months. If either Contracting Party fails to designate its arbitrator or if the third arbitrator is not agreed the vacancies thereby created shall be filled by persons designated by the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation on application by either Contracting Party.

(3) The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

(4) If and so long as either Contracting Party or a designated airline of either Contracting Party fails to comply with a decision given under paragraph (2) of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of the present Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline or airlines of that Contracting Party or to the designated airline in default.

Article 12

(1) Consultation between the aeronautical authorities of both Contracting Parties may be requested at any time by either Contracting Party for the purpose of discussing the interpretation, application, or amendment of the Agreement or Route Schedule. Such consultation shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.

(2) Any agreement reached on amendment of the Agreement shall become effective in accordance with the procedure set forth in Article 16 of the present Agreement.

(3) Any modification of the Route Schedule shall become effective when agreed in an exchange of diplomatic notes.

Article 13

If a general multilateral air transport convention accepted by both Contracting Parties enters into force, the provisions of the multilateral convention shall prevail. Consultations under the provisions of Article 12 may be held to determine the extent to which the present agreement is affected by the provisions of the multilateral convention.

Article 14

Either Contracting Party may at any time give notice to the other if it desires to terminate the present Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. If such notice is given, the present Agreement shall terminate twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

Artikel 15

Dieses Abkommen, alle seine Änderungen und jeder Notenaustausch nach Artikel 2 Abs. 1 und Artikel 12 Abs. 3 werden bei der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation registriert.

Artikel 16

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden; die Ratifikationsurkunden sollen baldmöglichst in Bonn ausgetauscht werden. Es tritt einen Monat nach dem Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

ZU URKUND DESSEN haben die zu diesem Zweck ordnungsmäßig Bevollmächtigten dieses Abkommen unterzeichnet.

GESCHEHEN am 22. Juli 1955 zu London in doppelter Urschrift, in deutscher und englischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen verbindlich ist.

Article 15

The present Agreement, all amendments thereto and all diplomatic notes exchanged in accordance with Article 2 (1) and Article 12 (3) shall be registered with the International Civil Aviation Organisation.

Article 16

The present Agreement shall be ratified and the instruments of ratification shall be exchanged in Bonn as soon as possible. It shall enter into force one month after the exchange of the instruments of ratification.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorised thereto, have signed the present Agreement.

DONE in duplicate at London, this 22nd day of July, 1955, in the English and German languages, both texts being equally authoritative.

Für die Bundesrepublik Deutschland
gezeichnet:

For the Federal Republic of Germany
signed:

Hans von Herwarth
Dr. Kurt Knipfer

Für das Vereinigte Königreich
von Großbritannien und Nordirland
gezeichnet:

For the United Kingdom
of Great Britain and Northern Ireland
signed:

Reading

Gesetz zu dem Abkommen vom 4. Oktober 1955 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Luftverkehr.

Vom 4. Dezember 1956.

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Dem in Paris am 4. Oktober 1955 unterzeichneten Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Luftverkehr wird zugestimmt. Das Abkommen wird nachstehend veröffentlicht.

Artikel 2

(1) Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

(2) Der Tag, an dem das Abkommen nach seinem Artikel 24 in Kraft tritt, ist im Bundesgesetzblatt bekanntzugeben.

Das vorstehende Gesetz wird hiermit verkündet.

Bonn, den 4. Dezember 1956.

Der Bundespräsident
Theodor Heuss

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers
Blücher

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Der Bundesminister des Auswärtigen
von Brentano

Abkommen zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Französischen Republik über den Luftverkehr

Die Bundesrepublik Deutschland
und
die Französische Republik

haben in dem Wunsche, ein Abkommen zwischen ihren Ländern über den Luftverkehr zu schließen, folgendes vereinbart:

Teil I

Allgemeine Bestimmungen

Artikel 1

Für die Anwendung dieses Abkommens bedeuten

a) „Luftfahrtbehörde", soweit die Bundesrepublik Deutschland in Betracht kommt, der Bundesminister für Verkehr,

soweit die Französische Republik in Betracht kommt, le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale,

oder in beiden Fällen, jede andere Person oder Stelle, die zur Ausübung der diesen obliegenden Aufgaben ermächtigt sein wird.

b) „Benanntes Unternehmen" ein Luftverkehrsunternehmen, das ein Vertragsstaat dem anderen Vertragsstaat nach Teil II oder III dieses Abkommens schriftlich als das Unternehmen benannt hat, das zum Betrieb des internationalen Luftverkehrs berechtigt sein soll.

c) „Ausrüstungsgegenstände", „Bordvorräte" und „Ersatzteile" dasselbe wie in dem Anhang 9 zu dem Abkommen über die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO).

Artikel 2

1. Jeder Vertragsstaat gewährt dem anderen Vertragsstaat die in diesem Abkommen aufgeführten Rechte zur Durchführung des internationalen Luftverkehrs durch die von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen.

2. Auf staatliche Luftfahrzeuge, die als Militär-, Zoll- und Polizeiluftfahrzeuge verwendet werden, findet dieses Abkommen keine Anwendung.

Artikel 3

1. Die Gesetze und Verordnungen eines jeden der beiden Vertragsstaaten, die den Einflug von Luftfahrzeugen im internationalen Luftverkehr in sein Gebiet oder deren Ausflug aus seinem Gebiet sowie den Betrieb und Verkehr solcher Luftfahrzeuge innerhalb seines Gebietes betreffen, finden auf Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates Anwendung.

2. Bei einem schweren Verstoß gegen die einschlägigen Gesetze und Vorschriften können diesen Luftfahrzeugen sofort besondere Bedingungen auferlegt werden, um die Wiederholung eines derartigen Verstoßes zu verhindern. Wenn ein schwerer Verstoß gegen Gesetze und Vorschriften über die Sicherheit des Luftverkehrs vorliegt, kann sofort eine Untersagung des Fluges ausgesprochen werden.

Accord entre la République Française et la République Fédérale d'Allemagne relatif aux transports aériens

La République Française
et
la République Fédérale d'Allemagne

désireuses de conclure un accord entre leurs pays relatif aux transports aériens sont convenues des dispositions suivantes:

Titre I

Dispositions générales

Article premier

Pour l'application du présent Accord,

a) l'expression «Autorités Aéronautiques» signifie: en ce qui concerne la République Fédérale d'Allemagne, le Ministre Fédéral des Transports,

et en ce qui concerne la République Française, le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale,

ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme qui serait habilité à assumer les fonctions exercées par eux;

b) l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes aura, conformément aux Titres II ou III du présent Accord, désignée par écrit à l'autre Partie Contractante comme étant l'entreprise autorisée à exploiter les services aériens internationaux.

c) La singnification des mots «équipement de bord», «provisions de bord» et «rechanges» est la même que celle qui figure à l'annexe 9 de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.).

Article 2

1. Chacune des Parties Contractantes accordera á l'autre Partie Contractante les droits énumérés dans le présent Accord en ce qui concerne l'exécution de transports aériens internationaux par les entreprises désignées par l'autre Partie Contractante.

2. Le présent Accord ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat utilisés comme aéronefs militaires, douaniers ou de police.

Article 3

1. Les lois et règlements de chacune des deux Parties Contractantes relatifs à l'entrée ou à la sortie de son territoire, d'aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ainsi qu'à l'exploitation et à la navigation dans les limites de son territoire, s'appliqueront aux aéronefs de l'autre Partie Contractante.

2. En cas d'infractions graves aux lois et règlements en question, des conditions particulières pourront être immédiatement imposées à ces aéronefs en vue d'éviter le retour de telles infractions, lorsqu'il s'agira d'infractions graves aux lois et règlements intéressant la sécurité aérienne, une interdiction de vol pourra être immédiatement prononcée.

3. Die Gesetze und Verordnungen eines jeden der beiden Vertragsstaaten, welche die Einreise in sein Gebiet, den Aufenthalt in oder die Ausreise aus seinem Gebiet von Fluggästen, Besatzungen, Post oder Fracht betreffen (z. B. Vorschriften über Einreise, Ausreise, Einwanderung, Pässe, Zölle, Quarantäne), finden auf die Fluggäste, Besatzungen, Post oder Fracht der Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates Anwendung.

Artikel 4

1. Der Ein- oder Ausflug von Luftfahrzeugen des einen Vertragsstaates nach oder auf dem Gebiet des anderen Vertragsstaates darf nur nach oder von einem Zollflughafen vorgenommen werden. In einzelnen Fällen können die Luftfahrtbehörden Einflüge nach und Ausflüge von anderen Flughäfen gestatten, wenn die erforderlichen Maßnahmen getroffen werden konnten, um die Zoll- und Paßabfertigung zu gewährleisten.

2. Die Luftfahrzeuge der beiden Vertragsstaaten sind berechtigt, die Luftfahrteinrichtungen auf den Flughäfen des anderen Vertragsstaates zu benutzen.

Artikel 5

Die Gebühren, die von jedem Vertragsstaat für die Benutzung der Flughäfen und anderer Luftfahrteinrichtungen durch die Luftfahrzeuge des anderen Vertragsstaates erhoben werden, dürfen nicht höher sein als die, welche von einheimischen Luftfahrzeugen gleichen Musters bei ähnlicher Verwendung gezahlt werden.

Artikel 6

Die Vertragsstaaten gewähren für die Luftfahrzeuge, die von einem benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates im internationalen Luftverkehr verwendet werden, die folgenden Abgabenvergünstigungen:

1. Die von den benannten Unternehmen des einen Vertragsstaates verwendeten Luftfahrzeuge, die in das Gebiet des anderen Vertragsstaates einfliegen, um von dort wieder auszufliegen, oder dieses Gebiet zu durchfliegen, sowie die Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Ausrüstungsgegenstände, Bordvorräte und sonstigen Materialien, die ausschließlich zum Betrieb der Luftfahrzeuge bestimmt sind und zusammen mit diesen Luftfahrzeugen eingeführt und wieder ausgeführt werden, sind unter den in der Zollgesetzgebung des anderen Vertragsstaates festgelegten Bedingungen in dessen Gebiet von Zöllen und sonstigen, bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben befreit. Dies gilt nicht für Gebühren, die eine Gegenleistung für geleistete Dienste darstellen.

2. Treibstoffe, Schmieröle, Ersatzteile, Ausrüstungsstücke und sonstige Materialien, die ausschließlich zum Betrieb der in Absatz 1 genannten Luftfahrzeuge eines der Vertragsstaaten bestimmt sind und in das Gebiet des anderen Vertragsstaates unter den in dessen Zollgesetzgebung festgelegten Bedingungen von dem Eigentümer oder Verfügungsberechtigten oder auf ihre Rechnung vorübergehend abgabenfrei eingeführt werden, um in den genannten Luftfahrzeugen wieder ausgeführt zu werden, sind von Zöllen und sonstigen bei der Ein-, Aus- und Durchfuhr von Waren erhobenen Abgaben befreit. Dies gilt nicht für Gebühren, die eine Gegenleistung für geleistete Dienste darstellen.

3. Treibstoffe und Schmieröle, die von den Luftfahrzeugen, welche von den benannten Unternehmen eines Vertragsstaates verwendet werden, im Gebiet des anderen Vertragsstaates an Bord genommen und ausgeführt werden, bleiben unter den von der Zollgesetzgebung des anderen Vertragsstaates festgesetzten Bedin-

3. Les lois et règlements de chacune des deux Parties Contractantes relatifs à l'entrée, au séjour ou la sortie de son territoire des passagers, des équipages, du courrier ou marchandises (tels que, par exemple, les règlements relatifs à l'entrée, à la sortie, à l'immigration, aux passeports, aux douanes, à la quarantaine) s'appliqueront aux passagers, aux équipages, au courrier ou aux marchandises des aéronefs de l'autre Partie Contractante.

Article 4

1. L'entrée des aéronefs d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou la sortie de ce territoire ne devront s'effectuer que sur des aéroports douaniers. Dans des cas particuliers, les Autorités Aéronautiques pourront permettre ces entrées et sorties sur d'autres aérodromes à condition que les dispositions nécessaires aient pu être prises afin d'assurer les contrôles de douane et de police.

2. Les aéronefs de chacune des Parties Contractantes auront le droit d'utiliser les installations aéronautiques sur les aérodromes de l'autre Partie Contractante.

Article 5

Les taxes ou autres droits fiscaux et redevances perçus par chaque Partie Contractante pour l'utilisation des aérodromes et autres installations aéronautiques par les aéronefs de l'autre Partie Contractante ne devront pas être plus élevés que ceux payés par les aéronefs nationaux, de même type employés à des fins similaires.

Article 6

Les Parties Contractantes accordent aux aéronefs utilisés en trafic international par les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante les facilités suivantes:

1) Les aéronefs utilisés par les entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes, importés dans le territoire de l'autre Partie Contractante pour en ressortir ou le traverser, ainsi que les carburants, les huiles lubrifiantes, les rechanges, l'équipement de bord, les provisions de bord et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs, importés et réexportés avec ces aéronefs, seront exemptés sur ce dernier territoire, dans les conditions fixées par sa règlementation douanière, des droits de douane et autres droits et taxes perçus sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit, à l'exception toutefois des taxes qui représentent le prix d'un service rendu.

2) Les carburants, les huiles lubrifiantes, les rechanges, les équipements de bord, et le matériel en général, exclusivement destinés à l'usage des aéronefs désignés au paragraphe 1 de l'une des Parties Contractantes, importés temporairement en franchise dans les conditions fixées par la règlementation douanière, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, par le propriétaire ou l'utilisateur, ou pour leur compte, en vue d'être réexportés sur lesdits aéronefs, seront exemptés des droits de douane et autres droits et taxes prélevés sur les marchandises à l'entrée, à la sortie et en transit à l'exception toutefois des taxes qui représentent le prix d'un service rendu.

3) Les carburants et huiles lubrifiantes, mis à bord des aéronefs utilisés par les entreprises désignées d'une Partie Contractante sur le territoire de l'autre Partie Contractante et réexportés, restent exemptés, dans les conditions fixées par la règlementation douanière de cette dernière Partie Contractante, des droits de douane, impôts de con-

gungen frei von Zöllen, Verbrauchsteuern und anderen nationalen Abgaben. Dies gilt nicht für Gebühren, die eine Gegenleistung für geleistete Dienste darstellen.

4. Die in den Absätzen 1 bis 3 vorgesehenen Freistellungen sollen auch gewährt werden, wenn die vorgenannten Waren an Bord von Luftfahrzeugen der benannten Unternehmen eines Vertragsstaates im Gebiet des anderen Vertragsstaates gebraucht oder während des Fluges verbraucht werden. Für die in Absatz 1 erwähnten Bordvorräte werden diese Freistellungen nur gewährt, wenn die Luftfahrzeuge in allen Flughäfen, die sie berühren, unter der Überwachung der Zollbehörden bleiben.

5. Ein Luftverkehr ist nicht mehr international, sobald ein Luftfahrzeug des einen Vertragsstaates in einem Flughafen des anderen Vertragsstaates einen Fluggast oder eine Ware zur Beförderung zu einem anderen Flughafen dieses Vertragsstaates aufgenommen hat.

Artikel 7

1. Die von dem einen Vertragsstaat ausgestellten oder anerkannten Lufttüchtigkeitszeugnisse, die Befähigungszeugnisse und Erlaubnisscheine der Besatzung eines Luftfahrzeuges werden vom anderen Vertragsstaat als gültig anerkannt, solange sie in Kraft sind.

2. Jeder der beiden Vertragsstaaten behält sich das Recht vor, den Befähigungszeugnissen und Erlaubnisscheinen, die seinen eigenen Staatsangehörigen vom anderen Vertragsstaat oder einem dritten Staat ausgestellt sind, für Flüge über seinem eigenen Gebiet die Anerkennung zu verweigern.

Artikel 8

Zwischen den Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten findet ein regelmäßiger Meinungsaustausch statt, um alle erforderlichen Maßnahmen für eine enge Zusammenarbeit in allen die Anwendung und die Auslegung dieses Abkommens berührenden Angelegenheiten zu treffen.

Artikel 9

1. Eine Konsultation zur Erörterung der Auslegung, Anwendung oder Änderung dieses Abkommens zwischen den zuständigen Behörden beider Vertragsstaaten kann jederzeit von jedem Vertragsstaat beantragt werden. Die Konsultation beginnt innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

2. Vereinbarte Änderungen dieses Abkommens treten entsprechend dem in Artikel 24 dieses Abkommens vorgesehenen Verfahren in Kraft.

Artikel 10

1. Soweit eine Meinungsverschiedenheit über die Anwendung oder die Auslegung dieses Abkommens nicht nach Artikel 8 oder 9 zwischen den Luftfahrtbehörden oder zwischen den Regierungen der Vertragsstaaten beigelegt werden kann, ist sie auf Antrag eines Vertragsstaates einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

2. Dieses Schiedsgericht setzt sich aus drei Mitgliedern zusammen. Jede der beiden Regierungen benennt einen Schiedsrichter; diese beiden Schiedsrichter einigen sich über die Benennung eines Staatsangehörigen eines dritten Staates als Vorsitzenden.

Wenn innerhalb eines Zeitraums von 2 Monaten von dem Tag an gerechnet, an dem eine der beiden Regierungen die schiedsgerichtliche Regelung einer Meinungsverschiedenheit beantragt hat, die beiden Schiedsrichter nicht benannt sind oder wenn sich die Schiedsrichter innerhalb

sommation et autres droits et taxes nationaux, à l'exclusion des taxes qui représentent le prix d'un service rendu.

4) Les exemptions prévues aux paragraphes 1 à 3 ci-dessus seront également accordées si les produits précités sont utilisés à bord des aéronefs des entreprises désignées de l'une des Parties Contractantes, ou consommées en vol, sur le territoire de l'autre Partie. Pour les provisions de bord visées au paragraphe 1 cette exemption n'est accordée que si les aéronefs demeurent sous la surveillance des autorités douanières sur tous les aéroports qu'ils empruntent.

5) Il est convenu que le trafic cesse d'être considéré comme international dès qu'un aéronef d'une Partie Contractante a chargé, sur un aéroport d'une autre Partie Contractante un passager ou une marchandise à destination d'un autre aéroport de la même Partie Contractante.

Article 7

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences de l'équipage d'un aéronef, délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes, seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur.

2. Chacune des deux Parties Contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie Contractante ou par un Etat tiers.

Article 8

Des échanges de vue entre les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes auront lieu périodiquement afin de prendre les mesures nécessaires à une étroite coopération sur toutes les questions ayant trait à l'application et à l'interprétation du présent Accord.

Article 9

1. Chaque Partie Contractante pourra à tout moment demander une consultation entre les Autorités compétentes des deux Parties Contractantes pour la discussion de l'interprétation, de l'application ou de la modification du présent Accord. Cette consultation commencera dans les 60 jours à compter du jour de réception de la demande.

2. Les modifications qu'il aurait été décidé d'apporter à cet Accord entreraient en vigueur conformément à la procédure prévue à l'article 24 ci-après.

Article 10

1. Au cas où un différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ne pourrait pas être réglé conformément aux Articles 8 et 9, soit entre les Autorités Aéronautiques, soit entre les Gouvernements des Parties Contractantes, il sera soumis sur demande d'une des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Ce tribunal arbitral sera composé de trois membres. Chacun des deux Gouvernements désignera un abitre; ces deux arbitres se mettront d'accord sur la désignation d'un ressortissant d'un Etat tiers comme Président.

Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'un des deux Gouvernements a proposé le réglement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés, ou si dans le cours du mois suivant les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un Président, chaque

eines weiteren Monats nicht auf die Benennung des Vorsitzenden einigen, so kann jeder Vertragsstaat den Präsidenten des Internationalen Gerichtshofs um die Ernennungen ersuchen.

3. Das Schiedsgericht entscheidet, wenn ihm eine gütliche Regelung der Meinungsverschiedenheit nicht gelingt, mit Stimmenmehrheit. Soweit die Vertragsstaaten nichts anderes vereinbaren, regelt es seine Verfahrensgrundsätze selbst und bestimmt seinen Sitz.

4. Die Vertragsstaaten verpflichten sich, den vorläufigen Maßnahmen, die im Verlauf des Verfahrens etwa angeordnet werden und dem Schiedsspruch, der in jedem Falle als endgültig anzusehen ist, nachzukommen.

5. Kommt einer der Vertragsstaaten den Entscheidungen der Schiedsrichter nicht nach, kann der andere Vertragsstaat für die Dauer der Unterlassung die Rechte oder Vorrechte, die er dem in Verzug befindlichen Vertragsstaat auf Grund dieses Abkommens gewährt hat, einschränken, aussetzen oder widerrufen. Jeder Vertragsstaat trägt die Vergütung für die Tätigkeit seines Schiedsrichters sowie die Hälfte der Vergütung des benannten Vorsitzenden.

Artikel 11

Wenn ein allgemeines mehrseitiges Abkommen, dem beide Vertragsstaaten beigetreten sind, in Kraft tritt, so gehen dem vorliegenden Abkommen entgegenstehende Bestimmungen des mehrseitigen Luftverkehrsabkommens vor.

Artikel 12

Die Bestimmungen des Teils I dieses Abkommens finden auf die in den Teilen II und III dieses Abkommens geregelten Flüge Anwendung.

Teil II

Vereinbarter Fluglinienverkehr

Artikel 13

1. Zum Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Absatz 2 festgelegten Linien sollen die von jedem der Vertragsstaaten benannten Unternehmen berechtigt sein

a) das Gebiet des anderen Vertragsstaates ohne Landung zu überfliegen,

b) in dem genannten Gebiet Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken durchzuführen,

c) an den Punkten, die bei den nach Absatz 2 festgelegten Linien genannt sind, Landungen zum Absetzen und zur Aufnahme von Fluggästen, Post oder Fracht im internationalen Verkehr durchzuführen.

2. Die Linien, welche die benannten Unternehmen der beiden Vertragsstaaten zu betreiben berechtigt sind, werden in einem Fluglinienplan festgelegt, der in einem diplomatischen Notenaustausch zu vereinbaren ist.

3. Änderungen des Fluglinienplans treten in Kraft, sobald sie in einem diplomatischen Notenaustausch entsprechend Absatz 2 vereinbart sind.

Artikel 14

1. Mit dem Betrieb des Fluglinienverkehrs auf den nach Artikel 13 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien kann auf Wunsch des Vertragsstaates, dem diese Rechte gewährt sind, sofort oder später begonnen werden, vorausgesetzt, daß

Partie Contractante pourra demander au Président de la Cour Internationale de Justice de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral décide, s'il ne parvient pas à régler le différend à l'amiable, à la majorité des voix. Pour autant que les Parties Contractantes ne conviennent rien de contraire, il établit lui-même ses principes de procédure et détermine son siège.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer aux mesures provisoires qui pourront être édictées au cours de l'instance ainsi qu'à la décision arbitrale, cette dernière étant dans tous les cas considérée comme définitive.

5. Si l'une des Parties Contractantes ne se conforme pas aux décisions des arbitres, l'autre Partie Contractante pourra, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre, ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent Accord à la Partie Contractante en défaut. Chaque Partie Contractante supportera la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du Président désigné.

Article 11

Si une Convention générale multilatérale, à laquelle les deux Parties Contractantes ont adhéré, entre en vigueur, les dispositions de la Convention multilatérale qui seraient en contradiction avec le présent Accord prévaudront.

Article 12

Les dispositions du Titre I du présent Accord sont applicables aux vols régis par les Titres II et III.

Titre II

Services aériens agréés

Article 13

1. Pour l'exploitation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 du présent article, les entreprises designées par chacune des Parties Contractantes jouiront du droit:

a) de survoler le territoire de l'autre Partie Contractante sans y atterir;

b) de faire escale sur ledit territoire pour des raisons non commerciales;

c) d'y faire escale aux points figurant sur les routes prévues au paragraphe 2 du présent article pour débarquer et embarquer, en trafic international, des passagers, des marchandises et du courrier.

2. Les services que les entreprises désignées des deux Parties Contractantes sont autorisées à exploiter sont énumérés dans un tableau de routes qui devra être agréé et inclus dans un échange de notes diplomatiques.

3. Si des modifications au tableau de routes sont convenues, elles entreront en vigueur dès qu'elles auront été agréées dans un échange de notes diplomatiques conformement au paragraphe 2.

Article 14

1. Chacun des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l article 13 du présent Accord peut être mis en exploitation immédiatement ou à une date ultérieure au gré de la Partie Contractante à qui ces droits ont été concédés, sous réserve que:

a) der Vertragsstaat, dem die Rechte gewährt worden sind, das Unternehmen schriftlich benannt hat, welches die einzelnen Linien betreiben wird,

b) der Vertragsstaat, der die Rechte gewährt, dem betreffenden Unternehmen die Genehmigung erteilt hat, den betreffenden Linienverkehr zu eröffnen.

2. Der Vertragsstaat, dem das Unternehmen benannt ist, wird vorbehaltlich der Bestimmung in Absatz 3 und 4 unverzüglich die Genehmigung zum Betrieb der vorgesehenen Linien erteilen.

3. Jeder Vertragsstaat ist berechtigt, von den benannten Unternehmen des anderen Vertragsstaates den Nachweis erbringen zu lassen, daß dieses Unternehmen in der Lage ist, den Erfordernissen zu entsprechen, die durch die Gesetze und Verordnungen des erstgenannten Staates für die Durchführung des internationalen Luftverkehrs vorgeschrieben sind.

4. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, einem von dem anderen Vertragsstaat benannten Unternehmen die Ausübung der in Artikel 13 Absatz 1 gewährten Rechte zu verweigern, wenn das Unternehmen nicht in der Lage ist, auf Verlangen den Nachweis zu erbringen, daß ein wesentlicher Teil des Eigentums an dem Unternehmen und seine tatsächliche Kontrolle Staatsangehörigen oder Körperschaften des anderen Vertragsstaates oder diesem selbst zusteht.

Artikel 15

1. Jeder Vertragsstaat kann die nach Artikel 14 Absatz 2 erteilte Genehmigung widerrufen, wenn das benannte Unternehmen sich nicht an die Gesetze und Vorschriften des anderen Vertragsstaates oder die Bestimmungen dieses Abkommens hält oder wenn es die daraus entspringenden Verpflichtungen nicht erfüllt. Das gleiche gilt, wenn der Nachweis nach Artikel 14 Absatz 4 nicht erbracht wird.

2. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, die Ausübung der in Artikel 13 benannten Rechte durch ein vom anderen Vertragsstaat benanntes Unternehmen auszusetzen oder für die Ausübung dieser Rechte ihm erforderlich erscheinende Bedingungen aufzuerlegen, wenn das Unternehmen sich nicht an die Gesetze und Vorschriften des Vertragsstaates, der die Rechte gewährt hat, oder an die in diesem Abkommen vorgeschriebenen Bedingungen hält. Dieses Recht soll erst nach Konsultation zwischen den Vertragsstaaten nach Artikel 9 ausgeübt werden.

3. Jeder Vertragsstaat hat das Recht, durch schriftliche Mitteilung an den anderen Vertragsstaat ein benanntes Unternehmen durch ein anderes Unternehmen zu ersetzen. Das als Ersatz benannte neue Unternehmen genießt dieselben Rechte und unterliegt denselben Verpflichtungen wie das Unternehmen, an dessen Stelle es getreten ist.

Artikel 16

1. Den von den beiden Vertragsstaaten benannten Unternehmen wird gerechte und billige Behandlung zugesichert, um gleiche Betriebsmöglichkeiten auf den nach Artikel 13 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien zu gewährleisten.

2. Die von beiden Vertragsstaaten benannten Unternehmen sollen auf den gemeinsam betriebenen Linien auf ihre gegenseitigen Interessen Rücksicht nehmen, damit nicht ihr beiderseitiger Fluglinienverkehr ungebührlich beeinträchtigt wird.

3. Für den Betrieb der nach Artikel 13 Absatz 2 dieses Abkommens festgelegten Linien des Nachbarlinienverkehrs gilt folgendes:

a) la Partie Contractante à qui les droits ont été accordés ait désigné par écrit l'entreprise qui exploitera des services;

b) la Partie Contractante qui accorde les droits ait autorisé cette entreprise à ouvrir les services en question.

2. La Partie Contractante à laquelle l'entreprise est designée donnera sans retard l'autorisation pour l'exploitation des services prévus, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4.

3. Chaque Partie Contractante aura le droit d'exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante la preuve que cette entreprise se trouve en mesure de satisfaire aux exigences prescrites par les lois et règlements appliqués par la première Partie Contractante en matière de trafic aérien international.

4. Chaque Partie Contractante se réserve la faculté de refuser à une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'exercice des droits accordés en vertu du paragraphe 1 de l'Article 13 lorsque cette entreprise n'est pas en mesure de fournir sur demande la preuve qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de personnes ou de compagnies ressortissantes de l'autre Partie Contractante ou de cette dernière elle-même.

Article 15

1. Chaque Partie Contractante pourra révoquer l'autorisation accordée en vertu du paragraphe 2 de l'Article 14 lorsque l'entreprise désignée ne se conformera pas aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante ou aux dispositions du présent Accord ou bien lorsqu'elle ne remplira pas les obligations qui en découlent. Il en sera de même lorsque la preuve prévue au paragraphe 4 de l'article précédent n'aura pas été apportée.

2. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits visés à l'Article 13 ci-dessus ou d'imposer à l'exercice de ces droits telles conditions qui lui paraitraient nécessaire, dans les cas ou l'entreprise ne se conformerait pas aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a octroyé ces droits ou aux conditions prescrites dans le présent Accord. Ce droit sera exercé seulement après consultation des Parties Contractantes dans les conditions prévues à l'Article 9.

3. Chaque Partie Contractante aura le droit de remplacer par notification écrite adressée à l'autre Partie Contractante une entreprise désignée par une autre. La nouvelle entreprise désignée en remplacement de la première jouira des mêmes droits et aura les mêmes obligations que l'entreprise à laquelle elle aura été substituée.

Article 16

1. Les entreprises désignées par chacune des deux Parties Contractantes doivent être assurées d'un traitement juste et équitable afin de bénéficier de possibilités égales pour l'exploitation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord.

2. Les entreprises désignées par les deux Parties Contractantes devront prendre en considération sur les parcours communs leurs intérêts mutuels afin de ne pas affecter indûment leurs services respectifs.

3. Pour l'exploitation des services de voisinage figurant au tableau de routes prévu au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord:

a) das gesamte auf jeder Linie zur Verfügung gestellte Beförderungsangebot wird dem voraussehbaren Bedarf angepaßt. Um dem Bedarf eines unvorhergesehenen oder zeitweiligen Verkehrs auf diesen Linien zu genügen, sollen sich die benannten Unternehmen untereinander über die geeigneten Maßnahmen verständigen, um dieser zeitweiligen Verstärkung des Verkehrs zu entsprechen. Sie haben hierüber unverzüglich ihre Luftfahrtbehörden zu verständigen;

b) das Beförderungsangebot zu Buchstabe a soll so gleichmäßig wie möglich zwischen den benannten deutschen und französischen Unternehmen, welche Dienste auf den gleichen Linien betreiben, aufgeteilt werden;

c) falls die Luftfahrtbehörden eines der Vertragsstaaten auf einer oder mehreren Linien ganz oder teilweise darauf verzichten, das ihnen zugestandene Beförderungsangebot auszunutzen, werden sie sich mit den Luftfahrtbehörden des anderen Vertragsstaates ins Einvernehmen setzen, um diesen für eine bestimmte Zeit die gesamte oder einen Teil der Beförderungskapazität, über die sie innerhalb der vorgesehenen Begrenzung verfügen, zu übertragen. Die Behörden, die ihre Rechte ganz oder teilweise übertragen haben, können diese jederzeit wieder zurücknehmen;

d) die von den beiden Vertragsstaaten benannten Unternehmen, welche den Fluglinienverkehr auf den gleichen Linien betreiben, sollen sich über die Bedingungen ins Einvernehmen setzen, unter denen die Linien betrieben werden sollen. Dieses Einvernehmen, bei dem das von jedem Unternehmen zu stellende Beförderungsangebot zu berücksichtigen ist, soll die Häufigkeit des Dienstes, die Aufteilung der Flugpläne und ganz allgemein die technischen und wirtschaftlichen Bedingungen des Betriebs festlegen;

e) die zwischen den benannten Unternehmen erzielte Vereinbarung und jede Änderung dieser Vereinbarung bedürfen der Zustimmung der Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten.

4. Soweit es sich bei dem Betrieb auf den nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien um den übrigen Linienverkehr handelt, soll in diesem Verkehr in erster Linie ein Beförderungsangebot zur Verfügung gestellt werden, das dem normalerweise voraussehbaren Bedarf des internationalen Luftverkehrs von oder nach dem Vertragsstaat, welcher das den Fluglinienverkehr betreibende Unternehmen benannt hat, entspricht. Ergänzend können die von dem einen Vertragsstaat benannten Unternehmen in den Grenzen dieses Beförderungsangebots die Verkehrsbedürfnisse zwischen den auf den festgelegten Linien liegenden Gebieten der dritten Staaten und dem Gebiet des anderen Vertragsstaates befriedigen.

Die Ausübung dieser Verkehrsrechte soll zwischen den benannten Unternehmen der Vertragsstaaten, die den Fluglinienverkehr auf den gleichen Linien betreiben, vereinbart werden.

Diese Vereinbarung bedarf der Zustimmung der Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten.

Ein zusätzliches Beförderungsangebot kann zur Verfügung gestellt werden, wenn es die Verkehrsbedürfnisse der Länder, durch welche die Linie führt, rechtfertigen.

Artikel 17

Die Luftfahrtbehörden der Vertragsstaaten werden sich gegenseitig auf Anforderung alle statistischen oder sonstigen erforderlichen Unterlagen zum Zwecke der Nach-

a) La capacité totale mise en oeuvre sur chacune des routes sera adaptée aux besoins qu'il est raisonnable de prévoir. Pour répondre aux exigences d'un trafic imprévu ou momentané sur ces mêmes routes les entreprises désignées devront décider entre elles des mesures appropriées pour satisfaire à cette augmentation temporaire du trafic. Elles auront à en rendre compte immédiatement à leurs Autorités Aéronautiques respectives.

b) La capacité visée à l'alinéa a) ci-dessus sera répartie autant que possible également entre les entreprises désignées allemandes et françaises exploitant des services sur les mêmes routes;

c) Au cas où les Autorités Aéronautiques de l'une des Parties Contractantes renonceraient à utiliser, sur une ou plusieurs routes, soit une fraction soit la totalité de la capacité de transport qui leur a été concédée, elles s'entendront avec les Autorités Aéronautiques de l'autre Partie en vue de transférer à celle-ci pour un temps déterminé la totalité ou une fraction de la capacité de transport dont elles disposent dans la limite prévue. Les Autorités qui auront transféré tout ou partie de leurs droits pourront à tout moment les reprendre.

d) Les entreprises désignées par les deux Parties qui exploiteraient des services aériens sur les mêmes lignes s'entendront sur les conditions dans lesquelles lesdits services seront exploités. Cette entente, tenant compte des capacités à mettre en oeuvre par chacune des entreprises, déterminera la fréquence des services, la répartition des horaires et, en général, les conditions techniques et économiques de l'exploitation.

e) L'entente réalisée entre les entreprises désignées et toute modification qui y sera apportée doivent être approuvées par les Autorités Aéronautiques des deux Parties.

4. En ce qui concerne l'exploitation des autres services prévue au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord l'objectif primordial devra être la mise en oeuvre d'une capacité correspondant aux besoins normalement prévisibles de trafic aérien international en provenance ou à destination de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise exploitant lesdits services. A titre complémentaire les entreprises désignées par l'une des Parties Contractantes pourront satisfaire, dans les limites de cette capacité aux besoins de trafic entre les territoires des Etats tiers situés sur les routes prévues et le territoire de l'autre Partie Contractante.

L'exercice de ces droits de trafic devra faire l'objet d'une entente entre les entreprises désignées des Parties Contractantes exploitant des services sur les mêmes routes.

Cette entente devra être approuvée préablement par les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes.

Une capacité additionnelle poura être mise en oeuvre chaque fois que le justifieront les besoins de trafic des pays desservis par la route.

Article 17

Les Autorités Aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront mutuellement sur demande tout document statistique ou autre nécessaire pour suivre l'exploi-

prüfung des von den benannten Unternehmen auf den nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien betriebenen Verkehrs zuleiten.

Artikel 18

1. Die Festsetzung der Tarife soll zu angemessenen Sätzen erfolgen unter Berücksichtigung insbesondere der Wirtschaftlichkeit des Betriebes, eines normalen Gewinns, der von den übrigen Unternehmen für die gleiche oder einen Teil der gleichen Linie verwendeten Tarife und der besonderen Gegebenheiten des jeweiligen Dienstes, wie z. B. der Geschwindigkeit und des Komforts.

2. Die Tarife, die bei dem Betrieb der nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien anzuwenden sind, werden soweit wie möglich durch Vereinbarung zwischen den benannten Unternehmen festgesetzt.

Die Unternehmen werden dabei wie folgt verfahren:

a) durch Anwendung der etwaigen im Tariffestsetzungsverfahren des Internationalen Luftverkehrs-Verband (IATA) angenommenen Beschlüsse,

b) oder durch unmittelbare Vereinbarung, gegebenenfalls nach Befragung der Luftverkehrsunternehmen dritter Länder, welche die gleichen Linien ganz oder teilweise betreiben.

3. Die auf diese Weise festgesetzten Tarife sind den Luftfahrtbehörden eines jeden Vertragsstaates mindestens dreißig (30) Tage vor dem in Aussicht genommenen Zeitpunkt ihres Inkrafttretens zur Billigung vorzulegen. Dieser Zeitraum kann in besonderen Fällen verkürzt werden, wenn die bezeichneten Behörden damit einverstanden sind.

4. Kommt zwischen den benannten Unternehmen über die Festsetzung eines Tarifs eine Einigung nach Absatz 2 nicht zustande oder erklärt sich ein Vertragsstaat mit dem ihm nach Absatz 3 vorgelegten Tarif nicht einverstanden, so werden die Luffahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten sich bemühen, zu einer befriedigenden Regelung zu gelangen.

Kommt zwischen den Luftfahrtbehörden der beiden Vertragsstaaten eine Vereinbarung nicht zustande, so findet Artikel 10 Anwendung. Solange der Schiedsspruch nicht ergangen ist, soll der Vertragsstaat, der sich nicht einverstanden erklärt hat, das Recht haben, vom anderen Vertragsstaat die Aufrechterhaltung der vorher in Kraft befindlichen Tarife zu verlangen.

Artikel 19

Die benannten Unternehmen teilen den Luftfahrtbehörden beider Vertragsstaaten spätestens zwei Wochen vor Beginn einer Betriebsperiode auf den nach Artikel 13 Absatz 2 festgelegten Linien die Art des Betriebes, die vorgesehenen Flugzeugtypen, die Flugpläne sowie die Dauer der Betriebsperiode mit. Das gleiche gilt für spätere Änderungen.

Teil III

Nichtplanmäßiger gewerblicher Luftverkehr

Artikel 20

Unternehmen der beiden Vertragsstaaten sollen berechtigt sein, im nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr

tation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord.

Article 18

1. La fixation des tarifs devra être faite à des taux raisonnables, compte tenu notamment de l'économie de l'exploitation, d'un bénéfice normal, des tarifs appliqués par les autres entreprises qui exploiteraient tout ou partie des mêmes routes et des caractéristiques particulières présentées par chaque service telles que les conditions de vitesse et de confort.

3. La fixation des tarifs à appliquer pour l'exploitation des services sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord sera faite dans la mesure du possible par accord entre les entreprises désignées.

Ces entreprises procèderont:

a) soit en appliquant les résolutions qui auront pu être adoptées par la procédure de fixation des tarifs de l'Association du Transport Aérien International (I. A. T. A.).

b) soit par entente directe, après consultation, s'il y a lieu, des entreprises de transport aérien de pays tiers qui exploiteraient tout ou partie des mêmes parcours.

3. Les tarifs ainsi fixés devront être soumis à l'approbation des Autorités Aéronautiques de chaque Partie Contractante au minimum trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur, ce délai pouvant être réduit dans des cas spéciaux, sous réserve de l'accord de ces Autorités.

4. Si les entreprises de transport aérien ne parvenaient pas à convenir de la fixation d'un tarif conformément aux dispositions du paragraphe 2) ci-dessus ou si l'une des Parties Contractantes faisait connaitre son désaccord sur le tarif qui lui a été soumis conformément aux dispositions du paragraphe 3) précédent, les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceraient d'aboutir à un règlement satisfaisant.

Si les Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes ne parviennent pas à une entente il y aura lieu d'appliquer l'Article 10 du présent Accord. Tant que la sentence arbitrale n'aura pas été rendue, la Partie Contractante, qui aura fait connaître son désaccord, aura le droit d'exiger de l'autre Partie Contractante le maintien des tarifs préalablement en vigueur.

Article 19

Les entreprises désignées communiqueront aux Autorités Aéronautiques des deux Parties Contractantes, au moins deux semaines avant le début d'une période d'exploitation sur les routes prévues au paragraphe 2 de l'Article 13 du présent Accord la nature de l'exploitation, les types d'appareils prévus, les horaires, ainsi que la durée de la période d'exploitation. Il en sera de même pour des modifications ultérieures.

Titre III

Transports aériens commerciaux non réguliers

Article 20

Les entreprises des deux Parties Contractantes devront jouir du droit d'effectuer, en trafic aérien commercial non régulier,

a) Flüge ohne Landung über dem Gebiet des anderen Vertragsstaates,

b) Flüge mit Landungen zu nichtgewerblichen Zwecken in dem Gebiet des anderen Vertragsstaates durchzuführen.

Der überflogene Staat ist berechtigt, aus triftigen Gründen eine Landung in seinem Gebiet zu verlangen.

a) des vols au-dessus du territoire de l'autre Partie Contractante, sans y atterrir,

b) des vols avec atterrissage à des fins non commerciales sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

L'Etat survolé aura le droit, pour des raisons valables, de demander un atterrissage sur son territoire.

Artikel 21

1. Jeder Vertragsstaat wird dem anderen Vertragsstaat schriftlich Unternehmen benennen, die berechtigt sein sollen, internationalen nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr in das Gebiet des anderen Vertragsstaates zu betreiben. Jeder Vertragsstaat erklärt sich bereit, auf begründeten Antrag des anderen Vertragsstaates die Benennung eines Unternehmens zurückzuziehen.

2. Unter Vorbehalt der Bestimmungen des Absatzes 3 wird jeder Vertragsstaat nach einfacher Anmeldung durch die benannten Unternehmen Genehmigung zu nichtplanmäßigem gewerblichen Luftverkehr in sein Gebiet erteilen.

3. Jeder Vertragsstaat behält sich das Recht vor, derartige Genehmigungen nicht zu erteilen, wenn er der Auffassung ist, daß der nach der Anmeldung beabsichtigte Verkehr den Interessen des Luftverkehrs seines Landes, insbesondere seines planmäßigen Verkehrs, abträglich ist.

4. Die vorgesehene Anmeldung muß spätestens 48 Stunden vor der beabsichtigten Durchführung des Verkehrs eintreffen. Jede Anmeldung, die von seiten der beteiligten Behörden nicht vor Ablauf der vorgenannten Frist abgelehnt worden ist, gilt als Genehmigung. Artikel 14 Absatz 3 und 4 und Artikel 15 Absatz 1 gelten für den gesamten, in diesem Teil vorgesehenen Verkehr.

Article 21

1. Chaque Partie Contractante désignera par écrit à l'autre Partie Contractante les entreprises susceptibles d'effectuer des transports aériens commerciaux internationaux non réguliers à destination du territoire de l'autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante se déclare prête à retirer, sur demande justifiée de l'autre Partie Contractante, la désignation d'une entreprise.

2. Sous réserve des dispositions du paragraphe 3 ci-après chaque Partie Contractante accordera sur simple notification adressée par les entreprises désignées l'autorisation d'effectuer des transports aériens commerciaux non réguliers à destination de son territoire.

3. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de ne pas accorder de telles autorisations si elle estime que les transports prévus dans la notification sont de nature à porter préjudice aux intérêts du trafic aérien de son pays, notamment à ceux de ses services réguliers.

4. La notification prévue devra parvenir au plus tard 48 heures avant l'exécution envisagée du transport. Toute notification qui n'aura pas entraîné un refus de la part des Autorités intéressées avant l'expiration du délai ci-dessus sera considérée comme valant autorisation. Les paragraphes 3 et 4 de l'Article 14 et le paragraphe 1 de l'Article 15 ci-dessus sont applicables à l'ensemble des transports prévus dans le présent titre.

Artikel 22

1. Für folgenden nichtplanmäßigen gewerblichen Luftverkehr der benannten Unternehmen gilt die Anmeldung als Genehmigung:

a) Flüge zur Hilfeleistung in Notfällen oder zur Erfüllung humanitärer Aufgaben ohne Einhaltung der Anmeldungsfrist nach Artikel 21 Absatz 4,

b) Taxiflüge, mit einem Fassungsvermögen von nicht mehr als 4 Fluggästen,

c) Flüge, die ausgeführt werden auf Rechnung einer Einzelperson, die den gesamten Laderaum des Luftfahrzeugs für ihren eigenen Gebrauch nutzt oder eines gewerblichen oder nichtgewerblichen Unternehmens, das den gesamten Laderaum des Luftfahrzeugs zur Beförderung seines Personals oder seiner Fracht nutzt, vorausgesetzt, daß in keinem Fall Laderaum weitervermietet wird,

d) Flüge, die ausschließlich zur Beförderung von Fracht bestimmt sind.

2. Die unter Buchstaben b, c und d genannten Flüge dürfen nicht eine systematische Reihe bilden, ohne Rücksicht auf die Anzahl der Unternehmen, welche die Flüge durchführen.

3. Die Durchführung der unter Absatz 1 Buchstaben b, c und d aufgeführten Flüge kann widerrufen oder untersagt werden, wenn die Voraussetzungen des Artikels 21 Absatz 3 vorliegen.

Article 22

1. Pour les transports aériens commerciaux non réguliers suivants, effectués par les entreprises désignées, la notification de vol vaudra autorisation:

a) vols effectués pour répondre à des conditions d'urgence ou dans des buts humanitaires sans observation du délai de notification prévu à l'Article 21 paragraphe 4;

b) vols de taxis aériens d'une capacité n'excédant pas quatre places de passagers;

c) vols d'affrètement effectués pour le compte d'une personne qui utilise la totalité de la capacité de l'aéronef pour son usage personnel ou pour le compte d'un groupement, commercial ou non, qui utilise pour le transport de son personnel ou de marchandises la totalité de la capacité de l'aéronef, à condition que, dans l'un ou l'autre cas, aucune partie de cette capacité ne soit cédée à un tiers;

d) vols destinés exclusivement aux transports de marchandises.

2. Les transports mentionnés aux alinéas b), c) et d) ci-dessus ne devront pas revêtir le caractère d'une série systématique de vols, quel que soit le nombre d'entreprises en cause

3. L'exécution des transports prévus aux alinéas b), c) et d) du paragraphe ci-dessus pourra être interdite ou révoquée lorsque les conditions prévues au paragraphe 3 de l'Article 21 se rencontreront.

Teil IV

Schlußbestimmungen

Artikel 23

Jeder Vertragsstaat kann dieses Abkommen jederzeit kündigen. Das Abkommen tritt 12 Monate nach dem Tag, an dem die Kündigung des anderen Vertragsstaates eingegangen ist, außer Kraft, es sei denn, daß auf Grund einer Vereinbarung zwischen den Vertragsstaaten die Kündigung vor Ablauf dieser Frist rückgängig gemacht worden ist.

Artikel 24

Dieses Abkommen tritt einen Monat nach dem Zeitpunkt in Kraft, in dem sich die Vertragsstaaten gegenseitig mitgeteilt haben, daß die für sie geltenden verfassungsmäßigen Voraussetzungen erfüllt sind.

ZU URKUND DESSEN haben die beiderseitigen Bevollmächtigten dieses Abkommens unterzeichnet.

GESCHEHEN zu Paris am 4. Oktober 1955 in doppelter Urschrift in deutscher und französischer Sprache, wobei der Wortlaut beider Sprachen gleichermaßen verbindlich ist.

Für die
Bundesrepublik Deutschland
gezeichnet:
v. Maltzan
K. Knipfer

Für die
Französische Republik
gezeichnet:
Massigli
R. Lemaire

Titre IV

Dispositions finales

Article 23

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, dénoncer le présent Accord. L'Accord cessera d'être en vigueur douze mois après la date de réception de la notification de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que les deux Parties Contractantes ne conviennent que la notification de dénonciation soit retirée avant l'expiration de ce délai.

Article 24

Le présent Accord entrera en vigueur un mois après la date à laquelle les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires des deux Parties ont signé le présent Accord.

FAIT à Paris le 4 octobre 1955, en double exemplaire, dans les langues française et allemande, les deux textes faisant également foi.

Pour la
République Française
signé:
Massigli
R. Lemaire

Pour la
République Fédéral d'Allemagne
signé:
v. Maltzan
K. Knipfer

Siebente Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen.

Vom 30. November 1956.

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzblatt II S. 317) wird verordnet:

§ 1

Die Untersuchungsordnung für Rheinschiffe und -flöße — Anlage 1 der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 30. April 1950 (Bundesgesetzblatt S. 371) in der Fassung der Verordnung vom 12. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 767) — wird wie folgt geändert:

1. In Artikel 23 wird Ziffer 4 gestrichen.
2. Hinter Artikel 23 werden folgende Bestimmungen eingefügt:

„Artikel 23 a

Dämpfung der Fahrgeräusche bei Motorschiffen

1. Das Fahrgeräusch der Motorfahrzeuge, insbesondere das Ansauge- und Auspuffgeräusch der Motoren, ist durch geeignete Vorrichtungen zu dämpfen.
2. Bei Dauerleistung der Motoren darf das Fahrgeräusch in einem seitlichen Abstand von 25 m von der Bordwand in Höhe des Maschinenraums die Höchstwerte nicht überschreiten, die die Rheinuferstaaten und Belgien gemeinsam festsetzen; es darf die Hörbarkeit der Schallzeichen anderer Fahrzeuge nicht beeinträchtigen.
3. Auf Antrag des Eigentümers oder der zuständigen Behörde haben die Untersuchungskommissionen festzustellen, daß das Fahrzeug diesen Vorschriften entspricht, und einen Vermerk hierüber in das Schiffsattest einzutragen.
4. Fahrzeuge, deren Motor am 1. Juli 1955 bereits eingebaut war, brauchen den Bestimmungen der Ziffern 1 und 2 erst ab 1. Juli 1958 zu entsprechen.
5. Wenn nach Ansicht der Untersuchungskommission die Erfüllung der Anforderungen nach Ziffer 2 bei den in Ziffer 4 genannten Fahrzeugen zu große Umbauten erfordern würde, kann sie ausnahmsweise Erleichterungen gewähren, die im Schiffsattest einzutragen sind. Fahrzeuge, denen Erleichterungen gewährt worden sind, haben die Drehzahl ihrer Motoren auf den von den zuständigen Behörden bezeichneten Stromabschnitten so weit herabzusetzen, daß das Fahrgeräusch unterhalb der in Ziffer 2 genannten Höchstwerte bleibt."

3. Dem Artikel 42 wird folgende Ziffer 4 angefügt:

„4. Der Vorsitzende der Untersuchungskommission kann die schriftliche Erlaubnis erteilen, daß auf Fahrzeugen, deren Mindestbemannung aus wenigstens zwei Matrosen besteht, ein Matrose für drei Monate durch eine mindestens 18 Jahre alte Person ersetzt wird, welche die Fahrzeit nach Artikel 36 Ziff. 3 nicht abgeleistet hat. Die Erlaubnis darf jedoch nur erteilt werden, wenn der Schiffsführer nachweist, daß es ihm trotz seiner Bemühungen nicht gelungen ist, die Bemannung um den fehlenden Matrosen zu vervollständigen."

§ 2

In die Fünfte Verordnung zur Änderung der Verordnung über die Untersuchung der Rheinschiffe und -flöße und über die Beförderung brennbarer Flüssigkeiten auf Binnenwasserstraßen vom 12. April 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 484) wird nach § 1 folgende Bestimmung eingefügt:

„§ 1 a

Für Flüssiggasanlagen, die am 1. Juli 1956 bereits in Betrieb waren, gelten die Vorschriften des § 1 erst ab 1. Juli 1958."

§ 3

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt auch im Land Berlin.

§ 4

§ 2 dieser Verordnung tritt mit Wirkung vom 1. Juli 1956, die Verordnung im übrigen am 1. Januar 1957 in Kraft.

Bonn, den 30. November 1956.

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Verordnung zur Änderung der Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen.

Vom 26. November 1956.

Auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 1 und 2 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird verordnet:

Artikel 1

Die Verordnung über den Freibord der Binnenschiffe auf Seeschiffahrtstraßen vom 18. Juli 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 768) wird wie folgt geändert:

1. § 1 Abs. 1 Nr. 3 erhält folgende Fassung:
   „3. Weser unterhalb von Brake,".
2. § 3 Nr. 2 erhält folgende Fassung:
   „2. Weser unterhalb der Bremer Weserschleuse bis zur Einfahrt in den Überseehafen,".
3. Dem § 3 wird folgender Absatz angefügt:
   „(2) Auf der Weser unterhalb der Einfahrt in den Überseehafen bis Brake mit Lesum und Unterer Hunte gelten die §§ 13 und 14 der Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung mit der Maßgabe, daß der Freibord mindestens 30 cm betragen muß; die Einsenkungsmarken sind nach dem Muster der Anlage 2 Nr. 3 zur Binnenschiffahrtstraßen-Ordnung anzubringen."
4. § 6 Abs. 2 erhält folgende Fassung:
   „(2) Abweichend von Absatz 1 treten § 1 Abs. 1 und § 3 Abs. 2, soweit er die Anbringung von Einsenkungsmarken vorschreibt, am 1. September 1957 in Kraft."

Artikel 2

Diese Verordnung gilt nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzblatt I S. 1) in Verbindung mit § 11 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt auch im Land Berlin.

Artikel 3

Diese Verordnung tritt am 1. Januar 1957 in Kraft.

Bonn, den 26. November 1956.

Der Bundesminister für Verkehr
Seebohm

Bekanntmachung über den Geltungsbereich der vier Genfer Rotkreuz-Abkommen (Inkrafttreten für Argentinien).

Vom 22. November 1956.

Das I. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten und Kranken der Streitkräfte im Felde,

das II. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zur Verbesserung des Loses der Verwundeten, Kranken und Schiffbrüchigen der Streitkräfte zur See,

das III. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 über die Behandlung der Kriegsgefangenen und

das IV. Genfer Abkommen vom 12. August 1949 zum Schutze von Zivilpersonen in Kriegszeiten

(Bundesgesetzbl. 1954 II S. 781)

treten für Argentinien am 18. März 1957 in Kraft.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 28. August 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 900).

Bonn, den 22. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente (Beitritt der Niederlande).

Vom 17. November 1956.

Die Niederlande haben ihren Beitritt zu dem in Brüssel am 25. August 1924 unterzeichneten Internationalen Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über Konnossemente nebst Zeichnungsprotokoll (Reichsgesetzbl. 1939 II S. 1049) am 18. August 1956 erklärt, und zwar

mit dem Vorbehalt

»par prescription légale,

1) de préciser que dans les cas prévus par l'article 4, par. 2 de c) à p) de la Convention, le porteur du connaissement peut établir la faute personnelle du transporteur ou les fautes de ses préposés non couverts par l'article 4, par. 2 a) de la Convention;

2) d'appliquer, en ce qui concerne le cabotage national, l'article 6 à toutes les catégories de merchandises, sans tenir compte de la restriction figurant au dernier paragraphe dudit article,

et sous réserve:

1) que l'adhésion à la Convention ait lieu en faisant exclusion du premier paragraphe de l'article 9 de la Convention;

2) que la loi néerlandaise puisse limiter les possibilités de fournir des preuves contraires contre le connaissement.«

(Übersetzung)

„durch Rechtsvorschrift

1. zu präzisieren, daß in den in Artikel 4 § 2 Buchstaben c) bis p) des Abkommens vorgesehenen Fällen der Inhaber des Konnossements das persönliche Verschulden des Unternehmers oder das Verschulden der in seinem Dienst stehenden Personen, das nicht durch Artikel 4 § 2 a) des Abkommens gedeckt ist, feststellen kann;

2. bezüglich der nationalen Küstenschiffahrt Artikel 6 auf alle Kategorien von Gütern zur Anwendung zu bringen, ohne der im letzten Absatz dieses Artikels vorgesehenen Beschränkung Rechnung zu tragen,

und mit dem Vorbehalt,

1. daß der Beitritt zum Abkommen unter Ausschluß des ersten Absatzes des Artikels 9 des Abkommens erfolgt;

2. daß das niederländische Recht die Möglichkeiten beschränken kann, Beweismittel gegen das Konnossement beizubringen."

Das Abkommen nebst Zeichnungsprotokoll wird für die Niederlande nach seinem Artikel 14 am 18. Februar 1957 in Kraft treten.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 2. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 326).

Bonn, den 17. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Bekanntmachung über die Wiederanwendung des Abkommens zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr im Verhältnis zu Mexiko.

Vom 23. November 1956.

Zwischen der Regierung der Bundesrepublik Deutschland und der Mexikanischen Regierung ist Einverständnis darüber festgestellt worden, daß das in Warschau am 12. Oktober 1929 unterzeichnete Abkommen zur Vereinheitlichung von Regeln über die Beförderung im internationalen Luftverkehr nebst Zusatzprotokoll (Reichsgesetzbl. 1933 II S. 1039) im Verhältnis zwischen der Bundesrepublik Deutschland und Mexiko mit Wirkung vom 12. Mai 1956 gegenseitig wieder angewendet wird.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 30. Juni 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 766).

Bonn, den 23. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Bekanntmachung über den Geltungsbereich des Internationalen Schiffssicherheitsvertrages London 1948.

Vom 24. November 1956.

Das Internationale Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See von 1948 (Bundesgesetzbl. 1953 II S. 603) ist in Kraft getreten für

Ungarn	am 15. November 1956
Bulgarien	am 17. November 1956.

Diese Bekanntmachung ergeht im Anschluß an die Bekanntmachung vom 11. Oktober 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 964).

Bonn, den 24. November 1956.

Der Bundesminister des Auswärtigen
In Vertretung
Hallstein

Herausgeber: Der Bundesminister der Justiz — Verlag: Bundesanzeiger-Verlags-GmbH., Bonn/Köln — Druck: Bundesdruckerei, Bonn.
Das Bundesgesetzblatt erscheint in zwei gesonderten Teilen, Teil I und Teil II
Laufender Bezug nur durch die Post. Bezugspreis: vierteljährlich für Teil I = DM 4,—, für Teil II = DM 3,— (zuzüglich Zustellgebühr).
Einzelstücke je angefangene 24 Seiten DM 0,40 (zuzüglich Versandgebühren) — Zusendung einzelner Stücke per Streifband gegen Voreinsendung des erforderlichen Betrages auf Postscheckkonto „Bundesgesetzblatt" Köln 399.
Preis dieser Ausgabe DM 0,40 zuzüglich Versandgebühren.